

УДК 338.47

Анализ рисков арендодателей полуприцепов

Павлов С.К. магистрант (ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

Научный руководитель – к.э.н. Павлова Е.А., доцент факультета технологического менеджмента и инноваций (ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

Аннотация. В данной работе приведён обзор основных рисков, возникающих для арендодателей при сдаче подвижного состава в аренду. Приведены способы купирования упомянутых рисков.

Ключевые слова: аренда полуприцепов, лизинг полуприцепов, арендодатель, лизингодатель, подвижной состав, риски.

Введение. Для автомобильных перевозок используются седельные тягачи с полуприцепами. Отличительной особенностью данного вида подвижного состава является возможность быстрой смены. Благодаря этому, аренда и лизинг являются достаточно популярными способами получения дополнительных полуприцепов в пользование компаний.

Основная часть. Для увеличения основных средств субъекты хозяйствования могут воспользоваться условиями кредита, лизинга и аренды. В случае кредитования возникает кредитный риск, величина которого максимизируется для молодых компаний малого и среднего размера, по этой причине, в отрасли грузоперевозок кредитование является не самой популярной формой получения подвижного состава. В связи с этим аренда и лизинг являются более популярными способами. При лизинге лизингодатель также несет кредитные риски, но их объём значительно ниже, так как подвижной состав не попадает в собственность к лизингополучателю. В случае аренды арендодатель несет только имущественные риски. Они в первую очередь связаны с кражей, утратой, уничтожением, непригодностью к эксплуатации, непредвиденным снижением остаточной стоимости подвижного состава. Все риски, кроме последнего, успешно купируются страхованием. Способы снижения влияния риска, связанного с непредвиденным снижением остаточной стоимости приведены далее:

1. Тщательный отбор производителя оборудования. От качества производителя напрямую зависит качество поставляемого подвижного состава, ремонтпригодность и доступность запасных частей, а также распространённость центров обслуживания и квалификации персонала, выполняющего данную функцию. Всё это позволяет точнее прогнозировать степень износа полуприцепов в зависимости от пройденного расстояния.
2. Отслеживание режимов эксплуатации. Соблюдение интервалов обслуживания, недопуск перегрузов и многие другие факторы напрямую влияют на уменьшение или увеличение стоимости полуприцепов после окончания срока аренды. Для контроля данного аспекта на подвижной состав устанавливаются специальные комплексы мониторинга. Они позволяют отсчитывать пройденный пробег, контролируют нагрузку на оси и центровку груза, замеряют давление в резине и величины ускорений, воздействующих на полуприцеп. Благодаря применению подобных систем снижение остаточной стоимости может быть компенсировано за счёт штрафов недобросовестным арендаторам.

3. Гибкая тарификация в зависимости от условий эксплуатации. В зависимости от региона изменяются внешние условия, оказывающие влияние на подвижной состав. Например, при использовании полуприцепов в регионах с низким качеством дорожного покрытия, ресурс подвески значительно снижается. А применение полуприцепов в районах крайнего севера с экстремально низкими температурами, повышает износ рам полуприцепов. Для снижения влияния этого риска арендодатели используют специальные повышающие коэффициенты.

Выводы. Стоит отметить, что не все из перечисленных способов широко применяются компаниями-арендодателями. Это происходит по разным причинам. Например, установка дополнительного оборудования на полуприцеп требует дополнительных затрат. Зачастую данные затраты несопоставимы с потенциальными потерями от неправильной эксплуатации. В таких случаях компании предпочитают экономить на этом.

Павлов С.К.(автор)

Павлова Е.А.(научный руководитель)